

Цай И.

ФГБОУ ВО «Благовещенский государственный педагогический университет», Благовещенск

РОЛЬ РЕЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОРТОВ «БЛАГОВЕЩЕНСК» И «ХЭЙХЭ» ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ В АТР

Аннотация: В статье рассматриваются порты Благовещенск и Хэйхэ как каналы водного транспорта, расположенные на приграничных российско-китайских территориях. Дается характеристика развитию портовой инфраструктуры, освещается роль портов в развитии российского Дальнего Востока, анализируется потенциал портов для экономической интеграции России в АТР.

Ключевые слова: речной транспортный порт, приграничная торговля, российско-китайская торговля, Азиатско-Тихоокеанская экономическая интеграция.

Cai Y.

Blagoveschensk State Pedagogical University
Blagoveshchensk

THE ROLE OF RIVER TRANSPORT PORTS «BLAGOVESCHENSK» AND «HEIHE» FOR THE ECONOMIC INTEGRATION OF RUSSIA IN THE ASIA-PACIFIC REGION

Abstract: The article examines the ports of Blagoveshchensk and Heihe as water transport channels located on the bordering Russian-Chinese territories. The development of port infrastructure is characterized, the role of ports in the development of the Russian Far East is considered, and the potential of ports for the economic integration of Russia into the APR is analyzed.

Keywords: river transport port, border trade, Russian-Chinese trade, Asia-Pacific economic integration.

На двух берегах реки Хэйлунцзян (Амур) друг напротив друга расположены «города-близнецы» – это китайский Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян) и российский Благовещенск. Расстояние между ними составляет лишь 750 м. Оба города являются политическими, экономическими и культурными центрами своих регионов, с относительно развитыми сетями водного, автомобильного и воздушного транспорта, и единственными городами – административными центрами на российско-китайской границе, находящимися на таком близком расстоянии.

Порты «Благовещенск» и «Хэйхэ» расположены в этих двух городах соответственно; они являются портами с наибольшей пропускной способностью на пограничной реке Амур. По речному транспортному маршруту между портами Россия экспортирует в Китай зерно, соевые бобы, целлюлозу, древесину, пищевое масло; импортирует электромеханическую и сельскохозяйственную продукцию (включая фрукты и овощи), текстиль, пластиковые изделия и т.д. [3, с. 201].

Пункт пропуска «Благовещенск» имеет подъезды через улично-дорожную сеть города и автодорожный мост через реку Зея к федеральной автомобильной дороге на участке «Подъезд к г. Благовещенск», федеральной автомобильной дороге «Амур» (Чита – Хабаровск), к сети региональных автомобильных дорог, а также к подъездным железнодорожным путям Байкало-Амурской магистрали и Транссиба [2].

Порт «Хэйхэ» принадлежит к категории портов 1-го класса в Китае (в эту категорию входят порты, деятельность которых получила одобрение Государственного Совета Китая), оснащен основательной портовой инфраструктурой и средствами контроля и инспекции. Порт «Хэйхэ» является открытым портом внешней транспортной системы Китая; он соединяет открытые города Китая, а также города прибрежных и внутренних провинций – Шэньчжэнь, Яньтай, Далянь, Харбин и т.д. Порт «Хэйхэ» расположен ближе к России на 1500 км, чем Суйфэньхэ, и ближе на 700 км, чем ст. Маньжурия. С точки зрения географического расположения это идеальный транспортный узел и одновременно канал в Россию.

Порт «Благовещенск» и порт «Хэйхэ» находятся под управлением своих дочерних компаний АО «Торговый порт Благовещенск» (с начала 2009 года объединило в себе деятельность всех портов Амурской области) и ООО «Администрация Хэйхэского порта» соответственно.

Россия и Китай – крупнейшие соседи, а Китай – крупнейший торговый партнер России. Экономическое сотрудничество между РФ и КНР вступило в новый период активного развития после 2010 г. Основным программным документом, который характеризует практически все направления межрегионального и приграничного двустороннего сотрудничества во втором десятилетии XXI века, является «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока КНР (2009-2018 годы)» (далее – Программа), утвержденная главами двух стран в сентябре 2009 года. В рамках Программы реализуются мероприятия по совершенствованию приграничной инфраструктуры, в том числе по развитию системы пунктов пропуска, приграничных автомобильных и железных дорог и мостов, предусмотрены меры по развитию наземных и воздушных транспортных коридоров и других объектов транспортной инфраструктуры. Принципиальным фактором является принятая

федеральным центром в 2010 г. «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» (далее – 2025-Стратегия).

Россия пытается использовать возможности реализации стратегии возрождения старой промышленной базы Северо-Востока Китая для содействия экономическому и социальному развитию своих приграничных территорий. Для этого Китай надеется привлечь богатые природные ресурсы и научно-технический потенциал России. Следовательно, экономическое сотрудничество между Дальним Востоком России и Северо-Востоком Китая может стимулировать более очевидные взаимодополняющие отношения для двух стран.

Важнейшей составляющей развития российско-китайской приграничной торговли и двустороннего взаимодействия России и Китая является межрегиональное и приграничное сотрудничество. И здесь, к сожалению, приграничные порты пока недостаточно конкурентоспособны. Причинами отсутствия конкурентоспособности портов Благовещенск и Хэйхэ в китайско-российской двусторонней торговле являются:

1. Слабая инфраструктура. Ежегодно новые инвестиции в инфраструктуру и вспомогательные объекты для модернизации портов небольшие. Суда серьезно стареют, их пропускная способность продолжает снижаться. Фактическая пропускная способность портовых маршрутов и портового транспорта недостаточна. Из-за ограничений, вызванных этими факторами, типы, количество и классификация товаров, которые необходимо транспортировать в бассейне р.Амур, ограничены, что увеличивает транспортные расходы на доставку и перевалку.

2. Процедуры таможенного оформления утомительны; существует разница в процессах эксплуатации портового транспорта. Например, российские порты используют ручные проверки поступающего транспортного средства, что требует серьезных временных затрат, при этом возрастает риск повреждения груза; в настоящее время пограничный речной водный транспортный порт каждой из сторон в основном использует суда, которые могут перевозить только своих граждан и свои грузы. Пропускная способность китайского порта отстает от российского; грузоподъемность обеих сторон неодинакова [4].

В «2025-Стратегия» был составлен план модернизации и строительства транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, где определены мероприятия по включению портов китайско-российской торговли в бассейне Амур (пограничная река) в качестве «узла» в общий план развития Дальнего Востока России и глобального экономического развития двух приграничных регионов. При строительстве приграничных портов необходимо учитывать преимущества различных портов в контексте рационального разделения труда и тесного сотрудничества.

Экономические выгоды каждого порта должны отражаться в экономических услугах, ориентированных на внешний рынок, и в точке роста новой экономики. При этом, необходимо учитывать следующее.

1. В сочетании с оптимизацией и модернизацией местной промышленной структуры активно расширять сферу бизнеса. С корректировкой экономической структуры в Северо-Восточной Азии, Китай по-прежнему имеет большой спрос на потребляемые ресурсы, и спрос на транспортировку транснациональных продуктов, основанных на ресурсах, естественным образом возрастает. В настоящее время в рамках общей Азиатско-Тихоокеанской экономической стратегической схемы двух страны создание ТОР (территорий опережающего развития) в Амурской области и ЗСТ (зона свободной торговли) в Хэйхэ представляет собой реализацию конкретной деятельности, которые направлены на внедрение инновационных бизнес-моделей, что будет способствовать расширению масштабов двусторонней торговли.

2. В полной мере использовать уникальные преимущества портов Благовещенск-Хэйхэ в развитии транснационального экономического сотрудничества. В частности, необходимо проводить углубленное исследование реализации комбинированных перевозок «река-море» в России и Китае, открыть крупный морской канал, соединяющий Дальний Восток России, то есть от порта Хэйхэ через р. Амур (пограничная река), участок российской внутренней реки Амур и Татарский пролив в Японское море до Японии, Южной Кореи и другие страны Юго-Восточной Азии и Тихого океана. Это повысит привлекательность логистики этого региона и позволит портам стать логистическим центром, соединяющим Дальний Восток России со странами АТР [1].

3. Оптимизировать оформление китайско-российской приграничной торговли. Внедрить передовые модели управления, активно продвигать электронный портал «служба единого окна», осуществлять обмен информацией, повышать эффективность таможенных процедур и улучшать качество обслуживания в портах. Установить механизм координации с транспортным, портовым и др. управлениями, в рамках существующего механизма связи на высоком уровне между Россией и Китаем, усовершенствовать законы и нормативные акты, усилить стандартизированное управление по перевозкам, транспортным операторам и персоналам, решить проблемы по проверке на местах и упростить таможенные процедуры, что повысит эффективность перевозок.

4. В соответствии с международными законами и стандартами улучшать правовую защиту портовых перевозок, в целях экономического взаимодействия со странами АТР и экономической глобализации.

Таким образом, как «узел» транспортной артерии на Дальнем Востоке, перевозки в приграничных портах России и Китая являются важным звеном приграничной торговли. Изучение состояния, проблем и развития портовой транспортной системы имеет большое значение для развития двусторонней приграничной торговли между Китаем и Россией и участия в Азиатско-Тихоокеанской экономической интеграции.

Библиографический список

1. Проблемы приграничной торговли между российским Дальним Востоком и КНР. – URL: <https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=824690>. (дата обращения 25.08.2020).
2. Пункты пропуска на территории Амурской области. – URL: <http://vstamur.ru/node/94/>. (дата обращения: 22.08.20).
3. Хэйхэ няньцзянь 2019 нянь = Ежегодник города Хэйхэ 2019 г. – Хэйхэ: Шэ-хуэй кэсюэ вэньсянь чубаньшэ, 2019. – 458 с. Кит. яз. Авт. перевод.
4. Чжунго чжэнфу юй Элосы чжэнфу цяньюшэ гоцзи даолу юньшу седин = Правительство Китая и правительство России подписывают международное соглашение о дорожном транспорте. – URL: http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/10/content_5297590.htm (дата обращения 16.02.2020). Кит. яз. Авт. перевод.